

21 276

Uitvoering van de Verordening (EEG) no. 1101/89 van de Raad van 27 april 1989, betreffende de structurele sanering van de binnenvaart (PbEG L 116) (Wet structurele sanering binnenvaart)

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG

Ontvangen 25 januari 1990

Inleiding

Met waardering voor de grote spoed die de Commissie heeft betracht bij de behandeling van het onderhavige wetsvoorstel en met interesse voor de gemaakte kanttekeningen heb ik van de inhoud van het verslag kennis genomen.

Bij de navolgende bespreking van de door de geachte leden onder de aandacht gebrachte onderwerpen heb ik dezelfde volgorde aangehouden als het verslag.

Verlenging van de aanmeldingstermijn

De C.D.A.-fractie heeft gevraagd of het geen dringende aanbeveling zou verdienen om de aanmeldingstermijn met tenminste een maand vanaf 1 mei 1990 te verlengen. Haar aanbeveling houdt verband met het feit dat zij het niet uitgesloten achtte dat sommige scheepseigenaren aarzelen met het indienen van een aanvraag om een sloouitkering, zolang de wet nog niet in het Staatsblad is geplaatst.

Naar mijn mening is het zoëven beschreven verband niet aanwezig. Zoals bekend zijn verordeningen van de Europese Gemeenschappen verbindend in al hun onderdelen en zijn zij rechtstreeks toepasselijk in alle Lid-Staten. De Nederlandse overheid is op grond van de verordeningen 1101/89 van de Raad en 1102/89 van de Commissie dan ook gehouden geweest om de eigenaren van binnenschepen vanaf 1 januari j.l. tot 1 mei 1990 in staat te stellen aanvragen voor een sloouitkering in te dienen. Door middel van een uitgebreide voorlichting heb ik die mogelijkheid tot aanmelding onder de aandacht gebracht. Effectief heb ik de mogelijkheid tot aanmelding per 1 januari 1990 op verzoek van het bedrijfsleven reeds medio december opengesteld.

De door bedoelde leden geopperde idee om de aanmeldingstermijn te verlengen kan echter afbreuk doen aan het doel van de sanering, zoals die op pagina 5 van de memorie van toelichting is aangegeven, te weten het in een zeer korte periode in evenwicht brengen van vraag en aanbod.

Voorts meen ik dat een verlenging niet in overeenstemming is met de opvattingen van de andere Lid-Staten.

Overgangstermijn oud-voor-nieuw regeling

Door de leden van de C.D.A.-fractie is gevraagd naar de resultaten van het overleg in Brussel over de problemen van die investeerders wier schepen op het einde van de overgangstermijn van de oud-voor-nieuw regeling nog niet in gebruik waren genomen.

Naar aanleiding van deze vraag stel ik bij voorbaat vast dat ook Nederland is gebonden aan de einddatum van de overgangstermijn. De verordening laat geen ruimte voor een andere overgangsregeling dan de van kracht geweest zijnde termijn van zes maanden. In dat verband wijs ik er wel op dat – op voorstel van de Europese Commissie – eigenaren van binnenschepen, die geen gebruik hebben kunnen maken van de overgangsregeling, een beroep kunnen doen op een bepaalde overmachtsclausule. Voorts heb ik aan de Commissie voorgesteld om die eigenaren, die geen baat kunnen vinden bij dat beroep op overmacht, in bepaalde opzichten tegemoet te komen bij het voldoen aan hun verplichtingen. Ik heb echter nog geen reactie ontvangen van de zijde van de Commissie op dat voorstel.

Gevolgen opening Main-Donau-kanaal

De C.D.A.-fractie heeft gewezen op het gevaar als zou na de opening van het Main-Donau-kanaal het internationale capaciteitsaanbod in de binnenvaart sterk en zeer concurrerend worden vergroot. Ik kan de fractie op dat punt geruststellen. Van een vergroting van het aanbod van laadruimte om genoemde reden zal nauwelijks sprake zijn. Immers, teneinde een verstoring van de Rijnvaartmarkt en – door de nauwe verwevenheid met het overige internationale en nationale vervoer – de overige markten te voorkomen is de Herziene Rijnvaartakte, ook wel Akte van Mannheim genoemd, (Stb. 1869, 75 Trb. 1955, 161) aangepast via een Aanvullend Protocol no. 2 (Trb. 1980, 7). Dit protocol strekt er toe het vervoer van goederen en personen tussen twee aan Akte-wateren gelegen punten te reserveren voor schepen, die een reële band hebben met de Verdragstaten van de Herziene Rijnvaartakte. Via een Toepassingsreglement is deze bescherming tevens toegekend aan alle schepen, die het recht hebben de vlag te voeren van een van de EG-lidstaten (PbEG L 280/4 van 22 oktober 1985).

Noodzaak van de sloopregeling

Naar aanleiding van de vraag van de leden van de C.D.A.-fractie of de sloopregeling wellicht toch meer overcapaciteit wegneemt dan gewenst is wijs ik op het volgende. Zelfs indien in de komende jaren, door welke oorzaak dan ook, toch een forse toename van het goederenvervoer per binnenschip plaats zou hebben, blijft een sloopregeling noodzakelijk. Als er nu niet zou worden gesaneerd, zou dat tot een gedurende een nog langere periode structureel zwak blijvende binnenvaart leiden, die als gevolg van een lage rentabiliteit weinig mogelijkheden tot modernisering heeft. Die modernisering hebben wij nu juist heel hard nodig, vooral met het oog op het stimuleren van het vervoer over de binnenwateren om het wegvervoer over enige jaren te kunnen ontlasten. In ander verband heb ik ter zake van de omvang van de overcapaciteit ook gewezen op het containervervoer per binnenschip, de – naar verwachting – belangrijkste groeimarkt in de binnenvaartsector. De efficiency in dit vervoer is zodanig groot dat zelfs een verdubbeling van dit vervoer slechts tot een geringe toename – te denken is aan 2 à 3% – van het benodigde laadver-

mogen leidt. Daarnaast heb ik er in het algemeen ook nog op gewezen dat de groei van de binnenvaartmarkt voor een deel ook met produktiviteitsstijgingen wordt opgevangen.

Het door bedoelde leden vermelde persbulletin kan in dit verband overigens aanleiding geven tot misverstanden. Het persbericht heeft uitsluitend betrekking op de telling van scheepsbewegingen en het laadvermogen van de getelde schepen. Bij die tellingen blijft de beladingsgraad van de schepen – die overigens in een deel van de betrokken periode als gevolg van de lage waterstand sterk was afgenomen – volledig buiten beschouwing. De verkeersmetingen geven met andere woorden geen inzicht in de omvang van het vervoer en de vervoerprestaties.

Solidariteitsgedachte

Naar aanleiding van het verzoek van de C.D.A.-fractie om een verduidelijking van de zinsnede op pagina 13 van de memorie van toelichting omtrent het doel van de solidariteitsgedachte merk ik op dat uit het laatste zinsdeel van artikel 5, tweede lid, van de Raadsverordening («te waarborgen dat de terugbetalingstermijn van deze regelingen voor alle fondsen dezelfde is») onvoldoende blijkt dat alle eigenaren van binnenschepen van de Westeuropese vloot gezamenlijk verantwoordelijk zijn voor totale financiering van de sloopregeling, ongeacht de vraag van welke nationale vloot het meeste laadvermogen is gesloopt.

Naar aanleiding van een vraag van dezelfde leden of uit het per land voor de sloopregeling beschikbaar gestelde bedrag de solidariteit tussen de landen moet blijken, verwijs ik naar de toelichting op artikel 1 van de Commissieverordening (memorie van toelichting pagina 17). Voor alle nationale fondsen gezamenlijk geldt als financiële limiet het daar genoemde bedrag van 137 miljoen ECU. Indien een meer dan evenredig deel van de vloot van een der landen wordt gesloopt, komt een meer dan evenredig deel van de betalingen in verband met slooputkeringen in eerste instantie ten laste van dat betreffende nationale fonds. Van het bovenevenredige gedeelte vloeit jaarlijks een deel terug in het betreffende nationale fonds vanuit de overige nationale fondsen.

Slotopmerking

Met de leden van de C.D.A.-fractie ben ik van oordeel dat op pagina 23 van de memorie van toelichting abusievelijk naar artikel 20 is verwezen. Het gaat hier om een kennelijke misstelling; inderdaad is artikel 19 bedoeld.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
J. R. H. Maij-Weggen